



**OPTIMALISASI KEGIATAN PEMANDUAN TERHADAP
KELUARNYA KAPAL SETELAH *DOCK* DI PT. JANATA
MARINA INDAH**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

EVA FITRI ASTUTI
531611306203 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2020**



**OPTIMALISASI KEGIATAN PEMANDUAN TERHADAP
KELUARNYA KAPAL SETELAH *DOCK* DI PT. JANATA
MARINA INDAH**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

EVA FITRI ASTUTI
531611306203 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2020**

HALAMAN PERSETUJUAN

OPTIMALISASI KEGIATAN PEMANDUAN TERHADAP KELUARNYA KAPAL SETELAH *DOCK* DI PT. JANATA MARINA INDAH

DISUSUN OLEH:

EVA FITRI ASTUTI

531611306203 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, Agustus 2020

Dosen Pembimbing I

Materi

SRI SUYANTI, SS., M.S.i

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19560822 197903 2 001

Dosen Pembimbing II

Penulisan

Capt. EKO MURDIYANTO, M.Pd, M.Mar

Pembina Utama Muda (IV/c)

NIP. 19570618 198203 1 002

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

NUR ROHMAH, S.E., M.M.

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19750318200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Optimalisasi Kegiatan Pemanduan Terhadap Keluarnya Kapal Setelah Dock Di PT. Janata Marina Indah” karya,

Nama : Eva Fitri Astuti

NIT : 531611306203 K

Program Studi : Ketataksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi KALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal

Semarang,

Penguji I

Penguji II

Penguji III

OKVITA WAHYUNI, S.ST., MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19781024 200212 2 002

SRI SUYANTI, SS., M.S.i
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19560822 197903 2001

Capt. DWI ANTORO, MM, M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19740614 199808 1 001

Mengetahui,

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIQ, M.Sc
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Eva Fitri Astuti

NIT : 531611306203 K

Program Studi : Ketataksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Skripsi dengan judul "Optimalisasi Kegiatan Pemanduan Terhadap Keluarnya Kapal Setelah Dock Di PT. Janata Marina Indah"

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan oranglain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, Agustus 2020

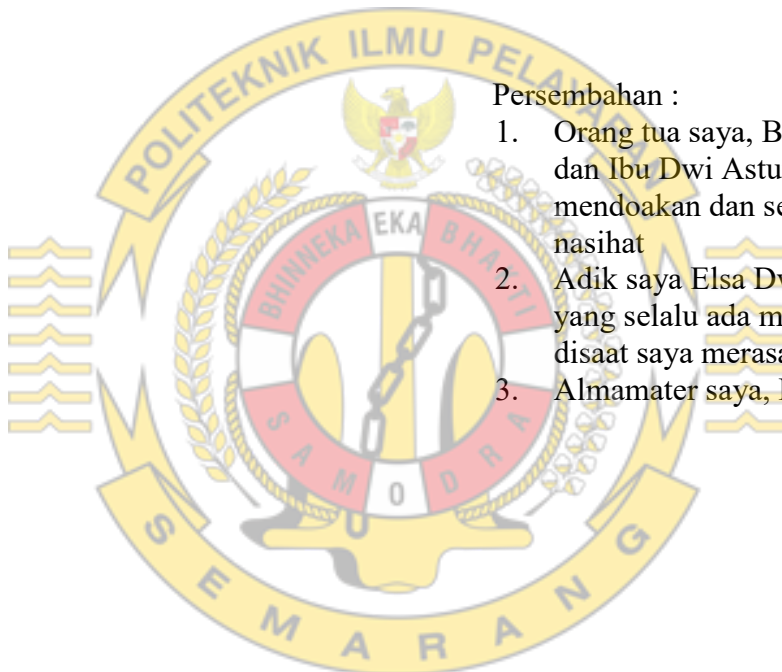
Yang menyatakan.



EVA FITRI ASTUTI
NIT. 531611306203 K

Motto dan Persembahan

1. Tidak semua yang terlihat buruk oleh orang lain terlihat buruk juga dimata Tuhan
2. Dibalik kebahagiaan yang didapat sekarang percayalah telah banyak kesedihan dan pengorbanan yang dulu dialami.



Persembahan :

1. Orang tua saya, Bapak Mudakir dan Ibu Dwi Astuti yang telah mendoakan dan selalu memberi nasihat
2. Adik saya Elsa Dwi Wijayanti yang selalu ada menghibur disaat saya merasa kelelahan.
3. Almamater saya, PIP Semarang

PRAKATA

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena dengan rahmat serta hidayah-Nya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul “Optimalisasi Kegiatan Pemanduan Terhadap Keluarnya Kapal Setelah *Dock* Di PT. Janata Marina Indah”.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Nur Rohmah, S.E.,M.M selaku ketua jurusan KALK PIP Semarang.
3. Ibu Sri Suyanti, SS.,M.Si selaku dosen pembimbing materi skripsi.
4. Capt. Eko Murdiyanto, M.Pd, M.Mar selaku dosen pembimbing metodologi dan penulisan skripsi.
5. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat.
6. Seluruh taruna – taruni PIP Semarang angkatan 53 yang telah membantu dalam memberi semangat dalam proses penyusunan skripsi.

7. Perusahaan PT. Janata Marina Indah yang telah memberikan saya kesempatan untuk melakukan penelitian dan pengalaman serta membantu penulisan skripsi ini.
8. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.
9. Orang tua saya yang telah memberikan ilmu kehidupan, sosial, kedisiplinan, berjuang.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang, Agustus 2020

Penulis



EVA FITRI ASTUTI

NIT. 531611306203 K

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
ABSTRAKSI.....	xiii
<i>ABSTRACT</i>	xiv
BAB I. PENDAHULUAN	1
1.1. Latar belakang	1
1.2. Perumusan masalah	3
1.3. Pembatasan Masalah	4
1.4. Tujuan penelitian	4
1.5. Manfaat penelitian	5
1.6. Sistematika penulisan	5
BAB II. LANDASAN TEORI	7
2.1. Tinjauan pustaka.....	7
2.2. Kerangka pikir	17

BAB III. METODE PENELITIAN	18
3.1. Pendekatan metode penelitian	18
3.2. Lokasi penelitian	19
3.3. Sumber data penelitian	20
3.4. Teknik pengumpulan data	21
3.5. Metode analisa data	23
BAB IV. HASIL PENELITIAN.....	25
4.1. Gambaran umum perusahaan	25
4.2. Pembahasan Masalah	38
4.3. Keterbatasan Penelitian	43
BAB V. PENUTUP.....	44
5.1. Kesimpulan.....	44
5.2. Saran	45
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN- LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 <i>Slipway Dock</i>	12
Gambar 2.2 <i>Slipway Dock</i>	13
Gambar 2.3 <i>Graving Dock</i>	15
Gambar 2.4 <i>Floating Dock</i>	16
Gambar 4.1 Lokasi PT. Janata Marina Indah Unit I	28
Gambar 4.2 Lokasi PT. Janata Marina Indah Unit II	30
Gambar 4.3 Struktur Organisasi Perusahaan	32



DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1 Peralatan dan Alat Angkat di JMI Unit 1	29
Tabel 2.2 Peralatan dan Alat Angkat di JMI Unit 2	31



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Lembar Wawancara 1
- Lampiran 2 Lembar Wawancara 2
- Lampiran 3 Foto Kapal Keluar dari *Docking*
- Lampiran 4 *Ship Monthly Report*
- Lampiran 5 Foto Petugas Kepanduan dengan *crew* kapal



ABSTRAKSI

Astuti, Eva Fitri, NIT: 531611306203.K, 2020. “Optimalisasi Kegiatan Pemanduan Terhadap Keluarnya Kapal Setelah *Dock* Di PT. Janata Marina Indah”. Skripsi. Program Diploma IV , Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhananan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Pembimbing I: Sri Suyanti, S.S., MM. pembimbing II: Capt. Eko Murdiyanto, M.Pd, M.Mar.

Tidak ditetapkannya bea dan halangan non-bea pada proses ekspor-impor barang antar negara ASEAN membuat meningkatnya arus keluar masuk barang sehingga sumber daya manusia dan sarana prasarana penunjang kelancaran perkembangan ekonomi sangat dibutuhkan. Kapal laut merupakan sarana angkutan laut yang penting untuk memajukan perdagangan dari dalam dan luar negeri suatu Negara. Dalam memenuhi kebutuhan armada pelayaran maka kapal harus dalam kondisi baik laut dan layak untuk berlayar jauh. Untuk itu dibutuhkan perawatan dan perbaikan yang dilakukan secara berkelanjutan. Salah satu kegiatan dipelabuhan yang harus didukung dengan sumber daya manusia yang ahli dan berketerampilan khusus adalah kegiatan pemanduan kapal. kegiatan pemanduan ini disuatu alur pelayaran merupakan suatu upaya mewujudkan suatu keselamatan pelayaran dan perlindungan laut. Tujuan dari penelitian ini adalah Untuk mengetahui faktor penghambat dalam kegiatan kepanduan terhadap kelancaran keluarnya kapal setelah *dock* di PT. Janata Marina Indah serta Untuk mengetahui faktor penghambat dalam kegiatan kepanduan terhadap kelancaran keluarnya kapal setelah *dock* di PT. Janata Marina Indah.

Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif deskriptif. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah riset lapangan, observasi, wawancara, dan dokumentasi. Teknik analisa yang digunakan merupakan reduksi data.

Hasil penelitian yang didapatkan ada beberapa dampak yang yang ditimbulkan akibat keterlambatan keluar masuk kapal di area *docking* PT. Janata Marina Indah antara lain adalah menghambat kinerja operasional di perusahaan untuk melakukan perbaikan maupun perawatan kapal, mesin kapal yang mengalami *trouble* setelah perbaikan dan perawatan kapal salah satu hambatan dalam kelancaran kegiatan kepanduan.

Kata Kunci: Pemanduan; *Dock*; Perawatan; Kapal

ABSTRACT

Astuti, Eva Fitri, NIT: 531611306203.K, 2020. *“Optimization of the Guide to ship exit after Dock at PT. Janata Marina Indah.* Skripsi. Thesis. Diploma IV Program, Port and Shipping Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic. *Advisor I:* Sri Suyanti, S.S., MM. *Advisor II:* Capt. Eko Murdiyanto, M.Pd, M.Mar

Not to be set up of non-customs duties and barriers on the export-import of goods between ASEAN countries makes an increase in the outflow of goods so that human resources and infrastructure support the smooth development of the economy is needed. Marine vessels are an important means of sea transportation to advance trade from the domestic and foreign countries. In fulfilling the needs of the fleet cruise then the vessel must be in good condition of the sea and worth to sail away. Therefore, maintenance and repairs are needed. One of the in-person activities that must be supported with skilled human resources and special skills is the ship's driving activity. This driving activity in a line of shipping is an effort to create a safety of shipping and marine protection. The purpose of this research is to know the inhibiting factor in the activity of guidance on the smooth discharge of the ship after the dock at PT. Janata Marina Indah and to find out the inhibitory factor in the activities of guidance on the smooth discharge of the vessel after the dock in PT. Janata Marina Indah.

The research method used is qualitative descriptive. The data collection techniques used are field research, observation, interviews, and documentation. The technique of analysis is used as data reduction.

The results of the research obtained there are some impacts caused by the delay of the entrance of the ship in the docking area of PT. Janata Marina Indah Among others is impeding operational performance in the company to perform repair and maintenance of vessel, vessel engine that suffered trouble after repair and maintenance of one of the obstacles in the smooth guidance activities.

Keywords: scouting; Dock, Maintenance Ship

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Dalam perkembangan ekonomi, perdagangan bebas menjadi konsep ekonomi yang digunakan oleh banyak Negara seperti Indonesia. Perdagangan bebas ini bertujuan untuk meningkatkan daya saing ASEAN sebagai basis produksi dalam perdagangan dunia melalui penghapusan bea dan halangan non-bea dalam ASEAN. Dengan tidak ditetapkannya bea dan halangan non-bea pada proses ekspor-impor barang antar negara ASEAN maka arus barang masuk dan keluar akan semakin meningkat sehingga sumber daya manusia dan sarana prasarana penunjang kelancaran perkembangan ekonomi sangat dibutuhkan.

Perkembangan ekonomi membutuhkan jasa angkutan yang cukup serta memadai. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak akan mencapai hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi suatu negara. Pihak pihak yang saling terkait dalam kegiatan perdagangan tersebut semuanya memegang peran dan tanggung jawab yang besar terhadap perkembangan ekonomi suatu Negara.

Kapal laut merupakan sarana angkutan laut yang penting dalam dunia kemaritiman untuk memajukan perdagangan dari dalam dan luar negeri suatu Negara, untuk itu sarana tersebut mempunyai nilai ekonomis yang tinggi. Persaingan di dunia maritim saat ini sangat keras sehingga perusahaan pelayaran sangat mengutamakan pelayanan yang baik dan

memuaskan. Upaya yang dilakukan diantaranya adalah menjaga keamanan, ketepatan, dan keselamatan dalam pelayaran serta efisiensi waktu.

Dalam memenuhi kebutuhan armada pelayaran maka kapal harus dalam kondisi laik laut dan layak untuk berlayar jauh. Untuk itu dibutuhkan perawatan dan perbaikan yang dilakukan secara berkelanjutan. Selain itu juga dibutuhkan sumber daya manusia yang profesional dalam mengoperasikan kapal untuk memastikan kelancaran pelayaran.

Perawatan adalah faktor yang paling penting dalam mempertahankan kehandalan fasilitas penunjang perkembangan ekonomi. Berdasarkan pengalaman pelaut yang berlayar banyak mengalami kesulitan dalam hal perawatan kapal yaitu jika ada kerusakan pada peralatan dan perlengkapan kapal, banyak yang tidak bisa teratasi sendiri karena factor kerusakan pada peralatan dan perlengkapan kapal yang rusaknya cukup berat.

Dari keadaan tersebut diatas, menyebabkan beberapa faktor yang menghambat kelancaran pengoperasian kapal dalam transportasi angkutan laut, maka perusahaan pelayaran dan kontraktor di Semarang melakukan kerjasama untuk mengurangi kesulitan dalam hal perawatan kapal yaitu dengan perbaikan di tempat galangan kapal sehingga pengoperasian kapal dapat dilaksanakan sesuai dengan apa yang diharapkan.

Sumber daya manusia merupakan salah satu faktor pendukung yang penting dalam pencapaian tujuan yang telah ditetapkan oleh suatu perusahaan ataupun organisasi. Dalam suatu pelabuhan, pencapaian tujuan

pelabuhan agar memenuhi fungsinya tidak lepas dari tenaga kerja manusia. Meskipun sebuah pelabuhan telah memiliki teknologi dan peralatan yang modern, pelabuhan tidak dapat menjalankan fungsinya jika tidak didukung dengan sumber daya manusia yang memadai.

Salah satu kegiatan dipelabuhan yang harus didukung dengan sumber daya manusia yang ahli dan berketerampilan khusus adalah kegiatan pemanduan kapal. Kegiatan pemanduan kapal memiliki peranan penting dalam memperlancar aktivitas kapal di pelabuhan. Sebab kegiatan pemanduan ini disuatu alur pelayaran merupakan suatu upaya mewujudkan suatu keselamatan pelayaran dan perlindungan laut, para pandu dan pengelola pelabuhan harus memahami apa dan bagaimana pemanduan kapal dilaksanakan sebagaimana prosedur yang berlaku.

Pemanduan dalam hal ini merupakan kegiatan penting dalam menunjang pengoperasian pelabuhan untuk memperlancar pelayanan pelabuhan, dimana pelayanan pemanduan tersebut dilaksanakan oleh divisi kepanduan dibawah pengawasan PT. (PERSERO) Pelabuhan Indonesia III Cabang Tanjung Emas. Berdasarkan urian di atas maka peneliti mengambil judul : “Optimalisasi Kegiatan Pemanduan Terhadap Keluarnya Kapal Setelah Dock Di PT. Janata Marina Indah”

1.2. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas, jasa kepanduan memiliki peranan penting dalam kelancaran kegiatan operasional kapal dan keselamatan kapal di suatu pelabuhan. Tetapi kenyataannya, pengoptimalan tenaga pandu di

pelabuhan kurang. Tenaga pandu di Semarang tersebut dibagi lagi ke Pelindo III dan pelabuhan. Dengan penambahan jumlah kapal dari waktu ke waktu, maka pembagian tenaga pandu yang ada tidak seimbang hingga terjadi kurangnya pengoptimalan tenaga kepanduan.

Karena keterbatasan waktu dan tenaga maka penulis membatasi permasalahan yang akan dibahas pada optimalisasi tenaga kepanduan terhadap keluarnya kapal setelah *dock* di PT. Janata Marina Indah Berikut ini adalah rumusan yang di kemukakan oleh peneliti:

1.2.1. Mengapa terjadi hambatan dalam kegiatan kepanduan terhadap keluarnya kapal setelah *dock* di PT. Janata Marina Indah?

1.2.2. Bagaimana mengoptimalkan kegiatan kepanduan terhadap keluarnya kapal setelah *dock* di PT. Janata Marina Indah?

1.3. Pembatasan Masalah

Dengan adanya latar belakang atau pertimbangan yang telah dikemukakan, maka penelitian berfokus pada kegiatan kepanduan terhadap keluarnya kapal setelah *dock*.

Mengingat bahwa pembahasan tentang kepanduan ini sangatlah luas dan mencakup beberapa hal, maka penulis membatasi permasalahan tersebut hanya pada ruang lingkup kegiatan kepanduan terhadap keluarnya kapal setelah *dock* di PT. Janata Marina Indah.

1.4. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian yang akan dicapai:

- 1.4.1. Untuk mengetahui faktor penyebab hambatan dalam kegiatan pemaduan terhadap keluarnya kapal setelah *dock* di PT. Janata Marina Indah.
- 1.4.2. Untuk mengetahui cara pengoptimalan kegiatan pemanduan terhadap keluarnya kapal setelah *dock* di PT. Janata Marina Indah.

1.5. Manfaat Penelitian

Dalam penelitian ini ada beberapa tujuan yang hendak peneliti capai:

1.5.1. Manfaat Teoritis:

Menambah pengetahuan tentang pelayanan kepanduan terhadap proses keluarnya kapal setelah *dock*

1.5.2. Manfaat Praktis

1.5.2.1. Memberi gambaran terhadap masalah dalam kegiatan kepanduan terhadap keluarnya kapal *dock*.

1.5.2.2. Memberikan referensi kepada pihak kepanduan untuk mengoptimalkan kegiatan kepanduan.

1.6. Sistematika Penulisan

Penelitian skripsi ini ditulis berdasarkan pedoman penelitian skripsi agar lebih sistematis dan mudah di mengerti. Dalam penelelitian skripsi ini peneliti membagi menjadi beberapa bab dan sub bab yang mempunyai kaitan materi satu dengan yang lain.

BAB I: PENDAHULUAN

Dalam bab ini dibahas mengenai latar belakang permasalahan, perumusan masalah, pembatasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II: LANDASAN TEORI

Bab ini membahas mengenai dasar - dasar teori yang digunakan yang berkaitan dengan penelitian yang diambil dari buku atau referensi yang mendukung penelitian. Bab ini juga memuat kerangka pikir penelitian yang menjadi pedoman dalam proses penelitian.

BAB III: METODE PENELITIAN

Bab Metode Penelitian menjelaskan metode penelitian yang di gunakan peneliti dalam menyelesaikan penelitian yang terdiri dari, lokasi atau Tempat penelitian, data yang di perlukan, Metode pengumpulan data, Teknik Penulisan data.

BAB IV: HASIL PENELITIAN

Dalam penulisan bab IV berisikan tentang hasil penelitian dan pembahasan terhadap rumusan masalah yang timbul. Data – data diambil dari lapangan merupakan fakta – fakta dan sebagainya termasuk pengolahan data juga termasuk pemecah masalah.

BAB V: PENUTUP

Dalam BAB V ini peneliti menyajikan jawaban terhadap masalah dari penelitian yang telah dibuat berdasarkan hasil penelitian mengenai topik yang dibahas yang berisikan kesimpulan dari penelitian dan penulis mengajukan saran untuk semua pihak yang terkait dalam penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan pustaka

2.1.1. Pengertian Optimalisasi

Menurut Poerdwadarminta (2014:23) adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien. Optimalisasi banyak juga diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan.

Menurut Winardi (2014:49) optimalisasi adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan jika dipandang dari sudut usaha. Optimalisasi adalah usaha memaksimalkan kegiatan sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki. Dari uraian tersebut diketahui bahwa optimalisasi hanya dapat diwujudkan apabila dalam pewujudannya secara efektif dan efisien. Dalam penyelenggaraan organisasi, senantiasa tujuan diarahkan untuk mencapai hasil secara efektif dan efisien agar optimal

2.1.2. Pengertian Pandu

Menurut keputusan Menteri Perhubungan No.24 KM tahun 2002 tentang penyelenggaraan pemanduan, Bab I pasal 1 ayat 1, “Pemanduan adalah kegiatan dalam membantu Nahkoda kapal, agar navigasi dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan

lancar dengan memberikan informasi tentang keadaan perairan setempat yang penting demi keselamatan kapal dan lingkungannya”.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Bab I Pasal 1), Pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran, dan informasi kepada nakhoda tentang keadaan perairan setempat yang penting agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2015 Tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal menyatakan, Penundaan adalah bagian dari pemanduan yang meliputi kegiatan mendorong, menarik atau menggandeng kapal yang berolah gerak, untuk bertambat ke atau untuk melepas dari dermaga, *jetty*, *trestle pier*, pelampung, dolphin, kapal dan fasilitas tambat lainnya dengan mempergunakan kapal tunda.

Penundaan kapal ini dilakukan dengan kapal khusus yakni kapal tunda atau disebut dengan tugboat. Kapal tunda (*tugboat*) adalah kapal yang dapat digunakan untuk melakukan pergerakan (*maneuver*), utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya di pelabuhan, laut lepas atau melalui sungai atau terusan. Kapal tunda digunakan pula untuk menarik tongkang, kapal rusak, dan

peralatan lainnya. Kapal tunda memiliki tenaga yang besar bila dibandingkan dengan ukurannya. Mesin induk kapal tunda biasanya berkekuatan antara 750 sampai 3000 tenaga kuda (500-2000 kW), tetapi kapal yang lebih besar yang digunakan di laut lepas dapat berkekuatan sampai 25.000 tenaga kuda (20.000 kW). Kapal tunda memiliki kemampuan manuver yang tinggi, bahkan dapat membuat kapal berputar 360°.

Dalam pelaksanaan pelayanan operasi pemanduan dan penundaan khususnya di pelabuhan yang telah ditetapkan untuk menjadi pelabuhan kelas dunia, biasanya memanfaatkan media komputer dan jaringan kabel data serta kabel telpon yang tersedia untuk menghindari atau mengurangi *Contact Person* dan *Paperless* (mengurangi jumlah berkas) sudah mulai diterapkan untuk mempercepat pelayanan. Syahbandar sebagai pengawas pemanduan dan sebagai pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Syahbandar sebagai pengawas pemanduan mempunyai tugas:

- 2.1.2.1. Mengawasi dan menertibkan pelaksanaan pemanduan di perairan yang dilakukan pemanduan.
- 2.1.2.2. Melakukan pengawasan teknis pemanduan meliputi pengawasan keselamatan pemanduan dan penertiban

pelayanan pemanduan dengan mengupayakan penanggulangan hambatan operaisonal.

2.1.2.3. Menetapkan petunjuk teknis tata cara pemanduan setempat bersama penyelenggara pemanduan.

2.1.2.4. Melaporkan kepada Direktur Jenderal mengenai kendala dan hambatan operaisonal pemanduan disertai saran pemecahan.

2.1.2.5. Melakukan penilaian terhadap keluhan pelayanan pemanduan.

2.1.2.6. Memberikan izin atau dispensasi tidak menggunakan pandu kepada nahkoda.

Menerima dan menindak lanjut laporan pandu mengenai nahkoda yang tidak mentaati peraturan perundang-undangan yang berlaku atau petunjuk pandu.

Tujuan penugasan pandu di atas kapal ialah untuk memberikan asistensi kepada nakhoda dalam rangka keselamatan pelayaran. Karena pemanduan adalah untuk kepentingan Nakhoda beserta kapalnya, maka pada dasarnya seorang pandu menjalankan dinas pemanduan atas permintaan Nakhoda. Namun mengingat bahwa negara-negara maritim akan menderita kerugian jika kapal mengalami kecelakaan di lingkungan kerja pelabuhan, maka pemanduan kapal hanya laik dijalankan oleh tenaga ahli navigasi yang sangat memahami karakteristik lokasi setempat.

Dalam pelaksanaan pemanduan petugas pandu wajib

memberikan petunjuk dan keterangan yang diperlukan nahkoda atau pemimpin kapal serta membantu olah gerak kapal. Sedangkan nahkoda atau pemimpin kapal harus memberikan keterangan mengenai data dan karakteristik yang berkaitan dengan olah gerak kapalnya kepada petugas pandu.

2.1.3. Kapal

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 39 Tahun 2017 Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berverdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah – pindah..

Menurut pasal 309 ayat 1 KUHD, kapal adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya. Termasuk didalamnya adalah kapal karam, mesin pengeruk lumpur, mesin penyedot pasir dan alat pengangkut terapung lainnya. Meskipun benda – benda tersebut tidak dapat bergerak dengan kekuatannya sendiri, namun dapat digolongkan kedalam alat berlayar karena dapat terapung atau mengapung dan bergerak di air.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 1 ayat 36, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang

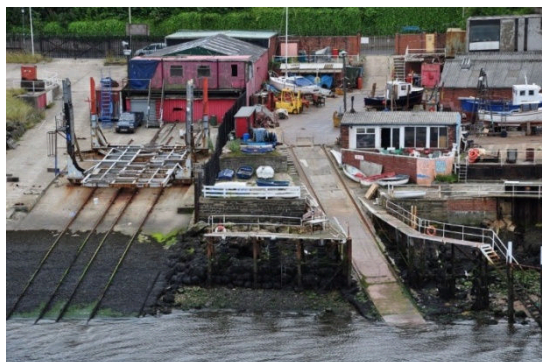
berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah - pindah.

2.1.4. *Docking*

Menurut Daniel Yowel Tahun 2007 Galangan Kapal atau *shipyard* adalah sebuah tempat diperairan yang fungsinya untuk melakukan proses pembangunan kapal (*New Building*) dan perbaikan kapal (*ship repair*) dan juga melakukan pemeliharaan (*maintainance*). Proses pembangunanya meliputi desain pemasangan gading awal, pemasangan plat lambung, instalasi peralatan, pengecekan test kelayakan, hingga klasifikasai oleh *class* yang telah ditunjuk. Sedangkan untuk proses perbaikan atau pemeliharaan biasanya meliputi perbaikan konstruksi lambung, perbaikan *propeller sterntube*, perawatan *main engine* dan peralatan lainnya

Ada beberapa metode yang digunakan oleh galangan kapal menurut untuk melakukan proses *docking* diantaranya:

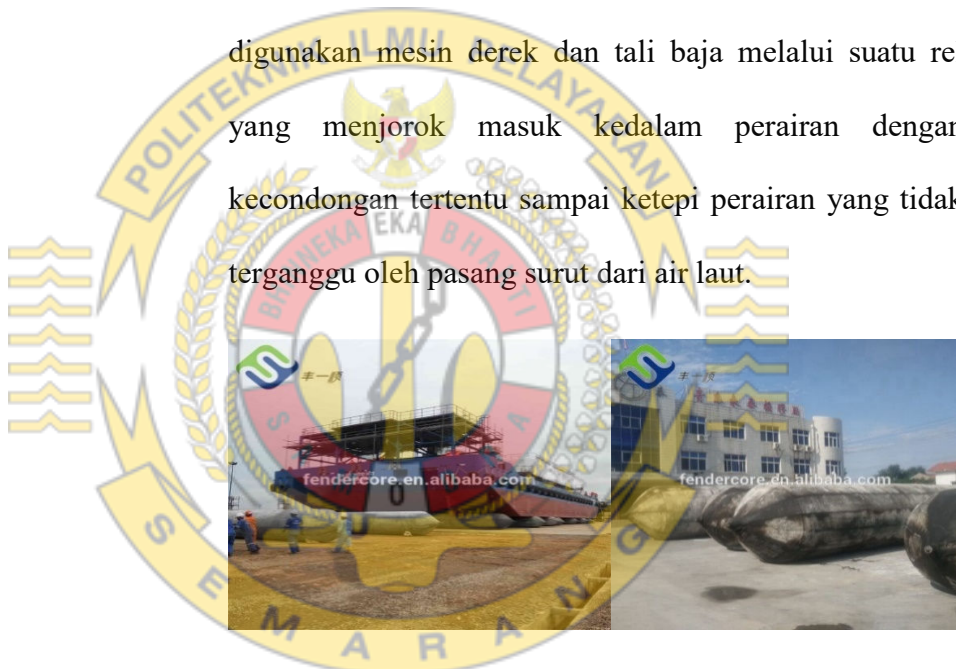
2.1.4.1. *Slipway Dock (Dok Tarik)*



Gambar 2.1 *Slipway Dock*

Galangan yang dibuat pada pondasi dengan sudut kemiringan tertentu yang mengarah pada air, dilengkapi bantalan berupa lori atau rel, sehingga sedemikian rupa agar kapal dapat didudukkan pada bantalan dan ditarik keatas mengikuti pondasi sampai benar-benar seluruh badan kapal berada diatas air.

Untuk menarik kapal tersebut dari permukaan air digunakan mesin derek dan tali baja melalui suatu rel yang menjorok masuk kedalam perairan dengan kecondongan tertentu sampai ketepi perairan yang tidak terganggu oleh pasang surut dari air laut.



Gambar 2.2 *Slipway Dock*

Selain menggunakan media rel untuk menarik kapal dari perairan ke daratan beberapa galangan kapal (*shipyard*) di beberapa wilayah di Indonesia juga menggunakan media kantung udara (*air bag*). Peralatan lain untuk mendukung proses dok atau *docking* dengan *air bag system* ini hampir sama dengan peralatan pendukung yang digunakan dalam proses dok

tarik (*slipway dock*) dengan media rel yaitu diantaranya dengan bantuan mesin derek dan tali baja.

2.1.4.2. **Graving Dock (Dok Gali atau Dok Kolam)**

Dok kolam/*graving dock* yang sering juga disebut dok Gali adalah suatu bangunan dok berbentuk kolam yang terletak ditepi laut atau sungai. Dok kolam (*graving dock*) mempunyai dinding yang kokoh seperti kolam renang karena pada saat kosong, dok akan menerima tekanan tanah dari sekitarnya, sedangkan pada saat ada kapal yang akan dimasukkan ke dalam atau dikeluarkan dari dalam dok kolam (*graving dock*) tersebut, beban berat air akan diterima oleh dinding dan lantai dok kolam (*graving dock*) tersebut.

Untuk keluar masuknya kapal dari dok, maka dok kolam(*graving dock*) sebuah pintu. Pintu dok berbentuk seperti sebuah ponton, terbuat dari suatu konstruksi baja, dimana pada pintu tersebut terdapat rongga – rongga yang dapat diisi air ataupun dikosongkan, sehingga pintu itu bisa terapung diatas air dan dipindahkan, apabila rongga-rongga tersebut telah dalam kondisi kosong.

Selain itu juga dilengkapi dengan katup – katup yang dapat dibuka guna mengisi rongga – rongga tersebut dengan air supaya pintu itu tenggelam. Untuk mengeluarkan air baik dari rongga-rongga pada

pintu maupun air yang berada pada kolam maka dok ini dilengkapi dengan pompa air.

Sebagai tempat untuk membangun atau memperbaiki kapal, maka sama dengan fasilitas tempat pembangunan kapal yang lain, dok kolam (*graving dock*) dalam operasionalnya selalu dilayani dengan berbagai peralatan angkat (*crane*) yang mempunyai kapasitas angkat cukup besar, sesuai dengan kapasitas dok kolam (*graving dock*) itu sendiri yang berjalan di sisi atas dinding dok tersebut.



Gambar 2.3 *Graving Dock*

2.1.4.3. ***Floating Dock (Dok Apung)***

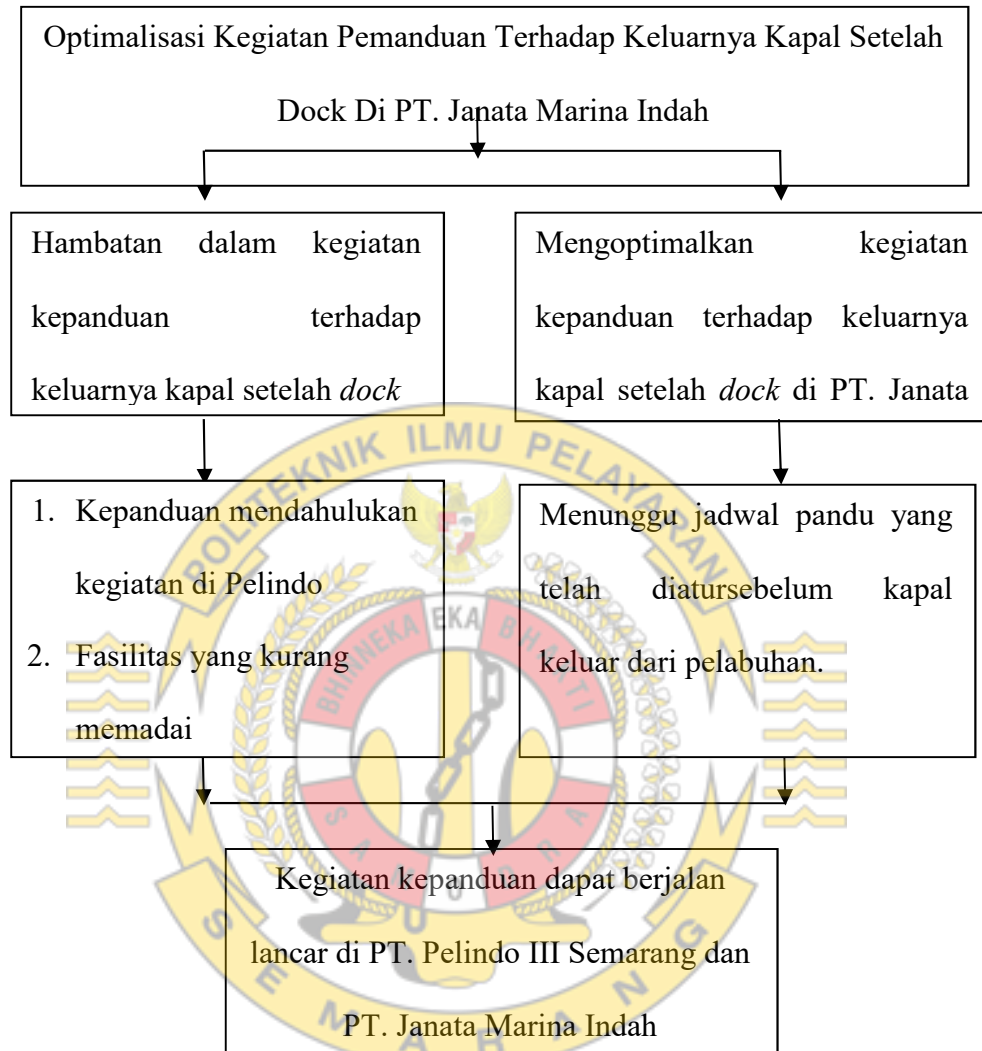
Dok apung (*floating dock*) adalah sebuah bangunan konstruksi berupa ponton- ponton yang dilengkapi dengan katup pengangkat, pompa- pompa air dan perlengkapan tambat serta perlengkapan reparasi kapal lainnya. Yang mana konstruksi ini dapat ditenggelamkan atau diapungkan dalam arah vertikal.

Beberapa jenis dok tersebut mempunyai kelebihan dan kekurangan masing masing dari beberapa sisi, menurut pada jenis kapal yang akan melakukan dok (*docking*) juga memiliki kecocokan masing-masing sesuai dengan jenis dok (*docking*) yang dapat digunakan.



Gambar 2.4 *Floating Dock*

2.2. Kerangka Pikir



BAB V

PENUTUP

5.1 Simpulan

Berdasarkan penelitian yang dilakukan penulis, maka penulis mengambil kesimpulan, antara lain :

- 5.1.1 Dampak yang ditimbulkan akibat keterlambatan keluar masuk kapal di area *docking* PT. Janata Marina Indah antara lain adalah menghambat kinerja operasional di perusahaan untuk melakukan pekerjaan perbaikan maupun perawatan kapal, mesin kapal yang mengalami *trouble* setelah perbaikan dan perawatan kapal salah satu hambatan dalam kelancaran kegiatan kependuan.
- 5.1.2 Upaya yang harus dilakukan guna mengatasi pengoptimalan kegiatan kependuan antara lain dengan selalu aktif *update* kegiatan pandu dan koordinasi dengan pihak kependuan agar jadwal tidak bertabrakan dengan jadwal keluar masuk kapal lain di area pelabuhan.

5.2 Saran

Setelah melihat permasalahan – permasalahan di PT. Janata Marina Indah mengenai pengoptimalan kegiatan kependuan, maka penulis memberikan saran – saran sebagai bahan masukan untuk menjaga kepuasan dari *customer* PT. Janata Marina Indah. Berikut saran yang diberikan penulis:

- 5.2.1 Sebaiknya melakukan pengecekan kesiapan kapal secara berkala sebelum menghubungi pihak kepanduan untuk melakukan proses keluar masuk kapal.



5.2.2 Sebaiknya pihak perusahaan PT. Janata Marina Indah lebih aktif berkoordinasi dengan pihak Nahkoda kapal, kepanduan dan agen atau pihak pemilik kapal tentang kesiapan kapal untuk keluar masuk *shipyard* PT. Janata Marina Indah sehingga meminimalisir penundaan kapal keluar atau kapal masuk.



DAFTAR PUSTAKA

- Hikmawati, Fenti. 2017. *Metodologi Penelitian*. Depok: Raja Grafindo.
- Indonesia, P. R. 2002. *Keputusan Menteri Perhubungan No 24 KM Tentang Penyelenggaraan Pemanduan..*
- Kirk, J. & Miller, M. L., 1986. *Reliability and Validity in Qualitative Research*. Beverly Hills, CA: Sage Publications.
- Nazir, Moh. 2009. *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Poerwadarminta W.J.S. 1986. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Umar, Husein. 2003. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Raja Grafindo.
- Winardi, J. 2014. *Teori Organisasi dan Pengorganisasian*. Rajawali Press: Jakarta
- Indonesia, P.R 2017 *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tentang Kapal*.
- Poerwadarminta, W. J. S. 2014, *Kamus bahasa Indonesia lengkap*, Jakarta: PT. Balai Pustaka.
- Hikmawati, F. 2017, *Metodelogi Penelitian*. Depok: Rajawali Pers.
- Kirk, J., Miller, M. L., & Miller, M. L. 1986, *Reliability and validity in qualitative research* (Vol. 1).
- Prof, Sugiono, 2017, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan RgD*. Bandung: Alfabeta cv.
- Sugiyono, S. 2007, *Penelitian Pendidikan*. Bandung, Indonesia: Penerbit Rosda Karya.
- No, P. M. P. R. I. (57). 2015, *Tahun 2015 Tentang Penundaan Kapal*.

LAMPIRAN 1

Wawancara ini dilakukan untuk memperoleh data yang di jabarkan dalam skripsi ini. Wawancara dilakukan kepada pegawai yang bekerja di PT. Janata Marina Indah. Berikut ini beberapa wawancara yang dilakukan :

Nama : Warno

Jabatan : *Yard foreman*

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Cadet : Mengapa terjadi hambatan dalam kegiatan kependuan terhadap keluarnya kapal setelah dock di PT. Jarina Marina Indah pak?

Bapak Warno : Iya mbak, karena jumlah tenaga pandu itu sangat berpengaruh terhadap keluarnya kapal setelah dock.

Cadet : Kenapa gitu pak?

Bapak Warno : Karena tenaga pandu itu memiliki peranan penting mbak. Seperti dia itu penentu jumlah kunjungan kapal di pelabuhan, penentu tingkat keselamatan keluar masuk kapal.

Cadet : apa alasannya kenapa Pandu sebagai penentu jumlah kunjungan kapal di pelabuhan pak?

Bapak Warno : Soalnya kelancaran keluarnya kapal setelah dock itu kan berpengaruh terhadap kunjungan kapal di pelabuhan, mbak. Sehingga apabila jumlah pandunya itu tidak mencukupi terhadap perkembangan jumlah kunjungan kapal disuatu pelabuhan, maka kaal itu akan nunggu lama buat keluar dari pelabuhan. Kalau hal ini terjadi kan kapal gak bisa kembali ke perusahaan buat melakukan perawatan atau perbaikan, sehigga kunjungan kapal jadi berkurang.

Cadet : Ah, seperti itu ya pak. Kalau penentu tingkat keselamatan keluar masuk kapal di pelabuhan itu apa alasannya pak?

Bapak Warno: Kan pas kapal akan keluar atau masuk area pelabuhan, itu harus mendatangkan tenaga pandu di atas kapal mbak. Fungsinya itu untuk membantu nahkoda saat pemberian informasi tentang

perairan sekitar. Selain itu juga cuaca harus mendukung, jadi kegiatan kenavigasian kapal itu berjalan lancar.

Cadet : Di PT Janata Marina Indah ini setiap bulannya ada berapa kapal yang melakukan perbaikan ya pak?

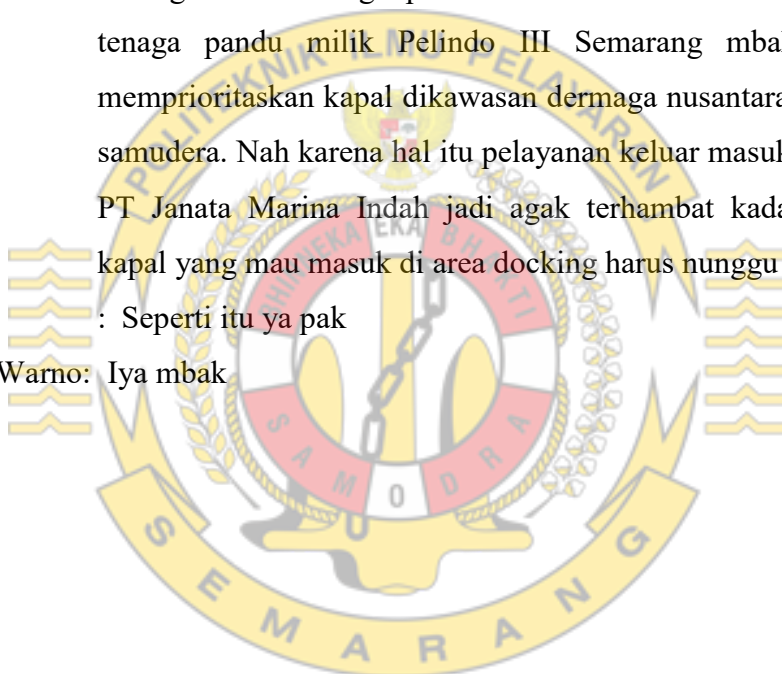
Bapak Warno : Kira – kira setiap bulannya ada perawatan 10 kapal tergantung jenis kerusakan dan perawatannya. Jadi seminggu dua kali perlu tenaga pandu untuk kapal proses keluar masuk

Cadet : Untuk tenaga pandu di PT Janata Marina Indah itu siapa ya pak?

Bapak Warno : Pengambilan tenaga pandu di PT Janata Marina Indah pakai tenaga pandu milik Pelindo III Semarang mbak, jadi lebih memprioritaskan kapal dikawasan dermaga nusantara dan dermaga samudera. Nah karena hal itu pelayanan keluar masuk kapal di area PT Janata Marina Indah jadi agak terhambat kadang – kadang kapal yang mau masuk di area docking harus nunggu dulu.

Cadet : Seperti itu ya pak

Bapak Warno: Iya mbak



LAMPIRAN 2

LEMBAR WAWANCARA

Wawancara ini dilakukan untuk memperoleh data yang di jabarkan dalam skripsi ini. Wawancara dilakukan kepada pegawai yang bekerja di PT. Janata Marina Indah. Berikut ini beberapa wawancara yang dilakukan kepada Sekretaris PT Janata Marina Indah :

Nama : Bapak Rega

Jabatan : Sekretaris

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Cadet : Bagaimana dampak mengoptimalkan kegiatan kepanduan terhadap keluarnya kapal setelah *dock* di PT Janata Marina Indah ya pak?

Bapak Rega : Pengoptimalan kegiatan kepanduan ini bikin pihak – pihak yang terkait dalam proses keluar masuknya kapal di area *dock* PT Janata Marina Indah jadi lebih aktif dalam berkomunikasi ke pihak kepanduan supaya koordinasi dalam ketersediaan waktu antara kapal selesai perbaikan dengan tersedianya petugas kepanduan.

Cadet : Biasanya kendala – kendala yang muncul apa aja ya pak ?

Bapak Rega : Biasanya ya karena surat kapal, sama kondisi kapal mesinnya itu. Kan kalau mesinnya udah perbaikan tapi masih sering *trouble* ketika kapal mau keluar dari pelabuhan pas etugas pemandu sudah diap melakukan proses kegiatan pemandu jadi harus diundur dan ngatur koordinasi ketersediaan pemanduan lagi mulai dari awal gitu dek.

Cadet : Penyebab kurang optimalnya kegiatan kepanduan itu apa pak?

Bapak Rega : kurang optimalnya ya biasanya karena ada cuaca buruk jadi harus ditunda karena kan kalau cuaca buruk otomatis kegiatan pemandu kapal harus ditunda. Sama jumlah kunjungan kapal, jadi setiap tahunnya jumlah kunjungan kapal itu mengalami

peningkatan. Nah kenaikan ini berpengaruh ke kelancaran proses keluar masuk kapal dek, jadi kalau jumlah tenaga pandu berjaga pas saat itu gak mencukupi maka kapal juga harus nunggu dulu.

Cadet : jadi seperti itu ya pak. Apakah ada lagi pak?

Shift manager : sama komunikasi dan informasi sih dek, komunikasi itu kunci. Kalau komunikasinya gak baik ya bikin kendala.

Cadet : kendalanya seperti apa ya pak kira-kira?

Shift manager : iya kalau jaringan komunikasinya lagi sibuk jadi bikin tumpang tindih antar pengguna radio komunikasi kapal.

Cadet : seperti itu ya pak. Lalu untuk pengoptimalan dari perusahaan sendiri melakukan upaya apa ya pak?

Bapak Rega : di Janata Marina Indah sendiri melakukan proses permintaan pandu yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran ke dinas pelayanan kapal di PT Pelabuhan Indonesia III Cabang Tanjung Emas Semarang sekitar beberapa jam sebelum mulainya kapal tiba di pelabuhan Tanjung Emas dan beberapa jam sebelum kapal mau keluar. Nahkoda ngehubungin stasiun pandu dengan memberi data data kapal misal ukuran, panjang kapal waktu tiba kira-kira, dll.

Cadet : Lalu apalagi pak?

Bapak Rega : dalam proses memberikan komunikasi dan informasi antar pihak perusahaan pelayaran atau agen ke petugas pemaduan harus selalu update untuk mengetahui kondisi persiapan pelaksanaan kegiatan kepanduan. Apabila komunikasinya masih kurang koordinya dalam menyusun rencana keluar masuknya kapal menuju pelabuhan bisa mengakibatkan kesulitan satu

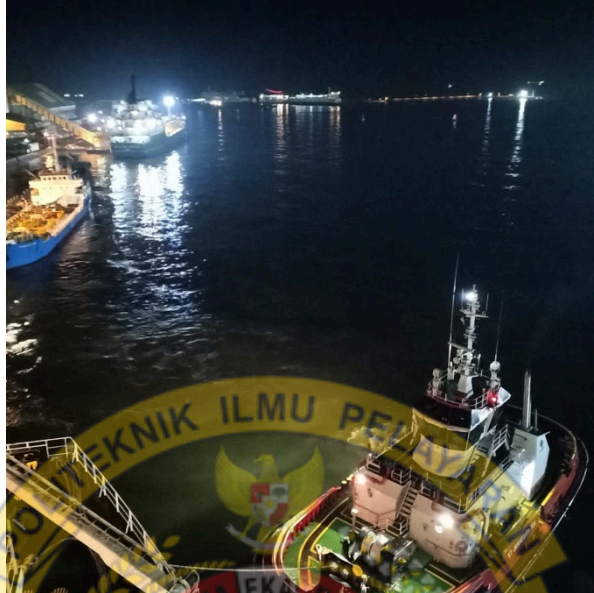
penundaan kapal dek, jadi nyebabin pas gilirannya kegiatan oemanduan kapal jadi tertunda.

Cadet : Terimakasih banyak ya pak

Bapak Rega : Iya sama – sama dek, semoga membantu



LAMPIRAN 3



Kapal Keluar Dari *Docking*



Kapal Keluar Dari *Docking*



Kapal Keluar Dari *Docking*



Kapal Keluar Dari *Docking*

LAMPIRAN 4

2020

PEMEMUHAN DOCKING & FLOATING REPAIR PT. JANATA MARINA INDAH - SEMARANG UNIT 1

PERIODE JANUARI 2020

No.	NAMA KAPAL	PEMILIK	UKURAN	BENDERA	ISAROTOR	DATA KEGIATAN		KELUAR AREAL JMI	KETERANGAN
						DATANG	NAIK TURUN		
1	KMP. DHARMA KENCANA	PT. Dhurma Lagaia (Pamudji U)	88.91 x 15.80	INDONESIA	3260 TON	01-01-2020	01-01-2020	03-01-2020	Docking Repair Emergency Docking Docking Repair
2	KRI TELUK TELUNG 538	Kotilamal	99.78 x 11.12	INDONESIA	3450 TON	07-01-2020	07-01-2020		
3	KM. SIBIRO MARU NO. 1	Nakayama Trading CO. Ltd	47.31 x 8.20	JAPAN	2890 TON	12-01-2020			
					7.065 TON				

Keterangan:

belum naik dok

tidak naik dok

lapor baru

Semarang, 20 Januari 2020
PT. Janata Marina Indah

(Signature)
Ir. Hartono, MT
Kaltu Produksi

Ship Monthly Report

2020

PEMENUHAN DOCKING & FLOATING REPAIR PT. JANATA MARINA INDAH - SEMARANG UNIT II
PERIODE 2020

No.	NAMA KAPAL	PEMILIK	UKURAN	BENDERA	ISI KOTOR	DATA		KELUAR AREAL IMI 2	KETERANGAN
						DATANG	NAIK		
1	MT. GAS SURUCHI XXVIII	PT. Soechu Line/PT.KIL	99,6 x 15,8	INDONESIA	1465 TON	01-12-2019	05-12-2019	02-12-2019	Sundar saja
2	TK. GRAU DRUDGER NARVI	PT Timur Bahari/PT Naga Saka Trans Sea	46 x 10,00	INDONESIA	930 TON	02-12-2019	20-12-2019	04-01-2020	Docking Repair
3	KM. MAHKOTA NUSANTARA	PT. Jembatan Nusantara	123 x 18	INDONESIA	7570 TON	04-01-2020	26-12-2019	05-01-2020	Docking Repair
4	KMP. SAFIRA NUSANTARA	PT. Jembatan Nusantara	110 x 16	INDONESIA	6345 TON	26-12-2019	14-01-2020	18-01-2020	Docking Repair
					18.310 TON	14-01-2020			Docking Repair

Keterangan :



Semarang, 20 Januari 2020

PT. Janata Marina Indah

Dr. Hartono MT
Kadiv. Produksi

Ship Monthly Report

LAMPIRAN 5



Petugas Kepanduan dengan *Crew* Kapal

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Eva Fitri Astuti
2. Nit. : 531611306203 K
3. Tempat, Tanggal/ Lahir : Klaten, 22 Februari 1999
4. Alamat : Kaligawe Ds. Sawahan Rt03/05 Kec.
Sawahan Kab. Klaten
5. Nama Orang Tua
 - Ayah : Mudakir
 - Ibu : Dwi Astuti
 - Saudara : Elsa Dwi Wijayanti
6. Riwayat Pendidikan
 - a. SDN. NEGERI 1 SAWAHAN (2004 – 2010)
 - b. SMP NEGERI 2 PEDAN (2010 – 2013)
 - c. SMA NEGERI 1 KARANGDOWO (2013 – 2016)
7. Pengalaman Praktek Darat
 - a. PT. Tama Samudera Lines (1 Agustus 2018 – 01 September 2018)
 - b. PT. Adi Bahari Nuansa (02 September 2018 – 12 Januari 2019)

SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 212/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/08/2020

Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : EVA FITRI ASTUTI
NIT : 531611306203 K
Prodi/Jurusan : KALK
Judul : OPTIMALISASI KEGIATAN KEPANDUAN TERHADAP
KELUARNYA KAPAL SETELAH DOCK DI PT. JANATA
MARINA INDAH

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 18 %* (Delapan Belas Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 26 Agustus 2020
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN
Pelaksana Harian,


PURWANTO

Penata Muda Tk. I, III/b
NIP. 19680510 198903 1 002

*Catatan:

> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

OPTIMALISASI KEGIATAN KEPANDUAN TERHADAP KELUARNYA KAPAL SETELAH DOCK DI PT. JANATA MARINA INDAH

ORIGINALITY REPORT

18%	18%	0%	2%
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	documentslide.com Internet Source	7%
2	shareilmukapal.blogspot.com Internet Source	4%
3	pip-semarang.ac.id Internet Source	2%
4	jasamarina.com Internet Source	2%
5	www.scribd.com Internet Source	2%
6	bp3ip3sakti11.wordpress.com Internet Source	2%

Exclude quotes On

Exclude matches < 2%

Exclude bibliography On